Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 534 **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 17 maart 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 26 februari 2015 over de geannoteerde agenda van de Transportraad op 13 maart 2015 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 526).

De vragen en opmerkingen zijn op 5 maart 2015 aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 12 maart 2015 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Jansma

kst-21501-33-534
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben verscheidene vragen bij de geannoteerde agenda van de Transportraad op 13 maart 2015.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Transportraad van 13 maart 2015. Deze leden hebben vragen over het Vierde Spoorpakket en de verhouding tussen het investeringsplan Juncker en het beschikbaar blijven van TEN-T subsidies.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Transportraad van 13 maart 2015. De leden hechten er waarde aan dat de Minister en Staatssecretaris persoonlijk aanwezig zijn bij de Transportraad en vragen of dat op 13 maart ook het geval zal zijn.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Transportraad van 13 maart 2015, het verslag van de Transportraad van 3 december 2014, de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken van 28 januari 2015 inzake de inhoudelijke voorbereidingen voor het Nederlands EU-voorzitterschap in 2016 en de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 3 maart 2015 inzake de voortgang van Single European Sky.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Transportraad van 13 maart 2015 en hebben hierover nog enkele vragen.

Algemeen

Single European Sky

De leden van de VVD-fractie lezen dat de triloog over de Single European Sky (SES) voorstellen waarschijnlijk niet eerder dan begin 2016 kan starten, omdat voor een oplossing over de status van Gibraltar, de Spaanse parlementsverkiezingen zouden moeten worden afgewacht. Voornoemde leden zijn buitengewoon ontevreden dat er nu weer een jaar vertraging ontstaat bij de totstandkoming van voor de Europese luchtvaartsector broodnodige financiële en bestuurlijke hervormingen. Deelt de staatsecretaris deze opvatting en is zij bereid om dit ook tijdens de Transportraad in te brengen? Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om ook in 2015 al op informele wijze of met onderdelen van het pakket voortgang te boeken?

Inzake de Duitse tolheffing heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de uitspraak[1] gedaan dat de beoordeling van de Europese Commissie over deze plannen wordt meegenomen in de stappen naar het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJ) Gaat de Minister nu ook daadwerkelijk actie ondernemen richting het HvJ nu de uitspraak[2] er ligt van de Europese Commissie? Zo ja, wordt dit samen met Oostenrijk of andere lidstaten gedaan? Zo nee, welke andere stappen dan wel maatregelen worden er dan genomen? Kan de regering nu het wetsvoorstel bekend is en besproken is in de Bondsdag aangeven wat dit zal betekenen voor Nederlandse automobilisten en de Nederlandse transportsector? Met welke kostenpost worden zij geconfronteerd? Is er inmiddels meer duidelijkheid over de Duitse voornemens om naast tol te land, ook «tol» ter zee en in de lucht te gaan heffen? Is de Minister hierover in gesprek om deze lastenverzwarende maatregelen van tafel te krijgen?

De leden van de SP-fractie vragen hoe groot de kans wordt geacht dat de patstelling tussen het Verenigd Koninkrijk en Spanje over Gibraltar zal worden doorbroken. Wat zullen de gevolgen zijn wanneer SES2+ met uitzondering van het artikel dat de clausule bevat over Gibraltar verder zal worden uitgebreid? Met andere woorden, is het noodzakelijk dat deze patstelling doorbroken wordt alvorens er voorderingen kunnen worden gemaakt met SES2+?
Deze leden vragen of een zekere harmonisering tussen de tarieven van luchtverkeersleiding binnen de EU wenselijk zal zijn, omdat hiermee wordt voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen bijvoorbeeld kiezen om een deel van de route om te vliegen om zo hogere kosten voor luchtverkeersleiding te voorkomen en hiermee de uitgangspunten van de SES deels teniet gedaan worden.

Het heeft de leden van de CDA-fractie verbaasd dat SES niet genoemd wordt in de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken. Graag vernemen zij de achtergrond daarvan aangezien er een duidelijke motie van de Kamer ligt die SES prioriteit geeft.
Deze leden betreuren het dat de situatie rondom Gibraltar geleid heeft tot een patstelling tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk. Ziet de staatsecretaris ruimte om deze patstelling spoedig te doorbreken nu de invoering van SES2+ geen feitelijke relatie heeft met Gibraltar, zo vragen zij.
Deze leden waarderen de inzet van de Staatssecretaris om tijdens het Nederlands voorzitterschap de besluitvorming over het SES2+ pakket toch verder te brengen.
Deze leden zijn met name positief over het feit dat reeds gestart is met prestatiesturing op de gebieden van capaciteit van het luchtruim (uitgedrukt in een gemiddelde vertraging per vlucht), milieu (horizontale vluchtefficiëntie), veiligheid en kostenefficiëntie (gemiddelde kosten per service unit). Graag vernemen zij de voortgang van dit traject.
Deze leden achten de aanpassing van de Duitse tarieven voor luchtverkeersleiding volstrekt onvoldoende. Is de staatsecretaris bereid stevig en vasthoudend te protesteren tegen deze maatregelen, zo vragen zij. Tevens vragen zij wat de regering voornemens is te doen als de Duitse regering niet (of onvoldoende) aan de Nederlandse bezwaren tegemoet komt.

De leden van de D66-fractie hebben een aantal vragen ten aanzien van de voortgang op het gebied van SES. De leden van deze fractie betreuren het om te lezen dat er een patstelling is ontstaan tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk inzake Gibraltar, waardoor de onderhandelingen over

[1] Nieuwsblad Transport, 25 februari – 3 maart 2015.
[2] Nieuwsblad Transport, 3 maart 2015.

SES2+ zijn vastgelopen. Tegelijkertijd lezen deze leden dat de Staatssecretaris voornemens is om tijdens het Nederlandse EU voorzitterschap in 2016 de besluitvorming over het SES2+ pakket verder te brengen. Deze leden tie zijn van mening dat SES in algemene zin een topprioriteit moet worden tijdens het Nederlandse EU voorzitterschap.[3] De Staatssecretaris geeft echter aan dat om voortgang te boeken op SES2+ de patstelling over Gibraltar eerst doorbroken moet worden. Verwacht de Staatssecretaris in 2015 beweging op dit punt? Welke indicaties heeft zij over een mogelijk aanstaande doorbraak? Welke stappen gaat de Staatssecretaris zetten in haar contacten met de betrokken partijen om een oplossing te vinden voor dit probleem, in de aanloop naar het Nederlandse EU voorzitterschap in 2016?

De leden van de D66-fractie lezen dat de Staatssecretaris eveneens mogelijkheden ziet om SES verder te brengen tijdens het Nederlandse EU voorzitterschap. Vervolgens noemt zij in algemene zin een aantal instrumenten waarmee er voortgang kan worden geboekt. De leden van deze fractie vragen waarmee de Staatssecretaris zelf aan de slag wil gaan tijden het EU voorzitterschap. Welke concrete implementatiestappen wil zij zelf gaan zetten? Kan de Staatssecretaris aangeven welke doelstellingen ten aanzien van SES zij zich gesteld heeft in het kader van het EU voorzitterschap, wanneer zij zelf de agenda op dit dossier kan bepalen.

De leden van de D66-fractie lezen dat militaire dienstverleners niet worden afgerekend door de regelgeving, maar dat deze wel bijdragen aan de SES-doelstellingen. De leden van deze fractie zijn verheugd te lezen dat de Staatssecretaris verwacht dat de voorziene intensievere civiel-militaire samenwerking een positief effect zal hebben op deze doelstelling. Deze leden vragen echter wat er gebeurd in het geval dat militaire dienstverleners een negatief effect zouden hebben op het behalen van de SES-doelstellingen. Immers, deze dienstverleners kunnen niet worden afgerekend door de regelgeving. Hoe garandeert de Staatssecretaris dat ook de militaire dienstverleners de SES-doelstellingen halen, bijvoorbeeld op het gebied van milieubelasting? De leden van deze fractie vragen of de Staatssecretaris om een nadere toelichting op dit punt.

De leden van de D66-fractie lezen ten aanzien van de Single European Sky ATM Research (SESAR) dat de verordening is aangenomen die benoemt welke, door de SESAR Joint Undertaking ontwikkelde procedures en technieken, het eerste, wanneer en door wie moeten zijn geïmplementeerd (Pilot Common Project, PCP). De leden van deze fractie missen echter een appreciatie van de Staatssecretaris ten aanzien van SESAR. Dit terwijl ze aangeeft dat de verordening effect heeft op zowel KLM en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), als op het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) en Schiphol. Kan de Staatssecretaris de gevolgen van PCP voor de Nederlandse sector op dit moment reeds overzien, en zo ja, kan zij de Kamer hierover specifiek informeren voorafgaand aan het uitkomen van de Roadmap Luchtruimvisie?

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris de Kamer proactief te informeren over aan welke projecten financiering wordt toegekend vanuit het Europese Connecting Europe Facility fonds, wanneer in de loop van 2015 de Europese Commissie besluit over de toekenning van de Nederlandse aanvragen.

[3] Motie van de leden de Rouwe, Van Tongeren en Hachchi, 30 oktober 2014 (Kamerstuk 34 000-XII, nr 27).

Vierde Spoorpakket

De leden van de PvdA-fractie zijn onaangenaam verrast door het voorstel van het Letse voorzitterschap om het oude voorstel – van een Letse eurocommissaris – over het Vierde Spoorpakket weer op tafel te leggen. Alle amendementen die het Europees parlement had aangenomen, bijvoorbeeld op gebied van beperking van marktwerking, lijken in dit nieuwe voorstel als sneeuw voor de zon verdwenen. Deze leden zouden het zeer onwenselijk vinden indien het nu voorliggende Letse voorstel definitief zou worden. Deze leden zijn van mening dat Nederland er bij gebaat is dat het Nederlandse spoorsysteem intact blijft en niet in delen wordt opgesplitst. Bovendien hechten deze leden sterk aan de mogelijkheid om het Hoofdrailnet ook na 2025 opnieuw ondershands te kunnen gunnen aan de NS.
Deze leden begrijpen in dat kader ook niet waarom de Staatssecretaris in haar brief van 26 februari 2015 spreekt over «compromisteksten» die het Letse voorzitterschap in januari jongstleden zou hebben gepresenteerd. Eerder heeft de Staatssecretaris – in antwoord op schriftelijke vragen van het lid Hoogland[4] – namelijk gesteld dat het Letse voorstel van januari niet afwijkt (op het onderdeel directe gunning) van het oorspronkelijke commissievoorstel en tevens niet in lijn is met de Nederlandse inzet.

Op 18 februari 2015 hebben de leden van de PvdA-fractie vernomen dat het Letse voorstel nog niet is besproken in de Raad. In de brief van 26 februari 2015 blijken de besprekingen hierover in de Raad wel gestart. De aan het woord zijnde leden vragen de regering naar het verloop van die eerste discussie in de Raad. Hoe groot acht de regering de kans dat een meerderheid van de landen het Letse voorstel steunt, zo vragen deze leden. Ook vragen deze leden naar de terugvalopties, mocht het Nederlandse standpunt niet op een meerderheid van de lidstaten kunnen rekenen. Daarnaast vragen deze leden op welke wijze de regering contacten onderhoudt met het Europees parlement, dat juist via amendement de mogelijkheid tot directe gunning liet bestaan.

De leden van de PvdA-fractie hebben vernomen dat in het Letse voorstel geen eis van splitsing van vervoers- en infrataken meer is opgenomen. Het Duitse en Franse verzet is daarmee succesvol gebleken. De vraag rijst dan wel, in hoeverre de doelen van het voorstel (optimale marktwerking) nog behaald kunnen worden. Deelt de Staatssecretaris de mening dat nu dat doel ver weg is, het voorstel beter volledig van tafel kan worden gehaald.Om te voorkomen dat directe gunning onmogelijk wordt, vragen de leden van de PvdA-fractie de Staatssecretaris om in de Transportraad voor te stellen de marktpijler van het Vierde Spoorpakket[5] aan te melden voor de zogenaamde refit-operatie van de commissie-Juncker. In de ogen van deze leden betreft het hier namelijk overbodige regelgeving, die de doelen van beter openbaar vervoer voor de reiziger niet dichterbij zullen brengen. «Better regulation», waar deze commissie voor zegt te staan, bestaat er naar het oordeel van deze leden namelijk ook uit overbodige regels af te schaffen dan wel niet in te voeren. Het nu voorliggende voorstel van het Letse voorzitterschap is daar een uitstekend voorbeeld van.

Ten aanzien van de technische pijler van het Vierde Spoorpakket hechten de leden van de PvdA-fractie aan een snelle afronding. Interoperabiliteit en vereenvoudiging van toelating van materiaal is naar het oordeel van deze leden van groot belang. Daarom vragen deze leden wanneer de regering verwacht dat het traject van de technische pijler zal zijn afgerond.

---

[4] Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 1318
[5] COM 2013 28, COM 2013 29

De leden van de PvdA-fractie constateren dat in de brief van 28 januari 2015 over het Nederlands voorzitterschap het Vierde Spoorpakket niet aan de orde wordt gesteld. Dit bevreemdt de leden omdat dit onderwerp grote invloed heeft op de Nederlandse spoormarkt, en omdat juist het spoor een belangrijke bijdrage kan leveren aan de milieudoelstelling van de Europese Commissie, waar in de brief wel veel aandacht voor is. Deze leden vragen de Staatssecretaris daarom ook te motiveren waarom het Vierde Spoorpakket niet genoemd wordt.

In aanvulling op de vraag over de aanmelding van het Vierde Spoorpakket voor de refit-operatie vragen de leden naar de mogelijkheden die het Nederlandse voorzitterschap biedt om dit pakket alsnog van tafel te krijgen. Het verhinderen van het verplicht aanbesteden past naar het oordeel van de leden van de PvdA-fractie immers uitstekend bij de prioriteit van het Nederlandse voorzitterschap, te weten: «Een Unie die zich richt op hoofdzaken en die waarde toevoegt aan wat lidstaten zelf kunnen en moeten doen».

De leden van de SP-fractie constateren dat Duitsland en Frankrijk hun spoorbedrijf niet verplicht hoeven op te knippen en vragen of hiermee nu de blokkade vanuit Brussel om de NS en ProRail weer samen te voegen tot één spoorbedrijf komt te vervallen. Verder vinden deze leden het van groot belang dat het onderhands gunnen van het hoofdrailnet mogelijk blijft. Wat zijn de kansen dat Nederland hiervoor de handen op elkaar krijgt in Brussel vragen de leden. Liggen hier nog kansen als Nederland volgend jaar het EU-voorzitterschap bekleed, zo vragen deze leden, aangezien in de brief over het voorzitterschap hier niets over terug te vinden is.

De leden van de CDA-fractie lezen dat Nederland wel de doelstellingen van de Europese Commissie onderschrijft om tot een efficiënt en kwalitatief beter spoorsysteem in Europa te komen maar dat de voorgestelde wijze van marktopening afgewezen wordt. In verband daarmee vragen deze leden of angst voor (buitenlandse) concurrentie daarbij een rol heeft gespeeld. Ook vernemen zij graag hoe de Staatssecretaris de concurrentie door NS (of haar dochterbedrijven) in het buitenland in dat licht beoordeelt.

De leden van de CDA-fractie betwijfelen of de doelstellingen van de Commissie ook bereikt zouden kunnen worden via scherpere sturing en regie de kwaliteit en efficiency van het spoorvervoer. Dat valt of staat immers bij een effectieve controle en handhaving. Graag vernemen zij de visie van de Staatssecretaris daarop. Immers, zolang er geen effectief handhavingssysteem is, is «scherpe sturing» niet mogelijk.

De leden van de D66-fractie lezen dat het Letse voorzitterschap een aantal compromisteksten voor de marktpijler op het vierde spoorpakket heeft voorgesteld. Om welke punten gaat het hier, wat is de Nederlandse positie en wat is de invloed van deze compromisteksten op de oorspronkelijke doelstellingen van het vierde spoorpakket, zoals een level playing field? Kan de Staatssecretaris aangeven welke plek zij voorziet voor het vierde spoorwegpakket bij het Nederlandse voorzitterschap, zo vragen deze leden voorts.

Wegtransport

Onlangs hebben de leden van de VVD-fractie schriftelijke vragen gesteld inzake het niet toelaten van Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV's), ook wel «ecocombi's» genoemd. In de beantwoording van de Minister valt te lezen dat een meer uniforme handhaving essentieel is voor het berei-

ken van een level playing field voor de wegvervoersector, maar dat hier Europese samenwerking voor nodig is. Kan er worden aangegeven op welke wijze de samenwerking nu wordt vormgegeven, op welk niveau en welke stappen er worden gezet om deze te intensiveren? Welke concrete doelstellingen zijn hiervoor gesteld, welk tijdpad en op welke wijze wordt de Kamer over de voortgang hiervan geïnformeerd? Wanneer komt er meer duidelijkheid over de uitkomsten van de gesprekken met de Duitse deelstaten over de inzet van ecocombi's? In dit kader stellen deze leden ook de vraag of de Minister met het oog op haar ambities op het gebied van Intelligent Transport Systems (ITS) nadrukkelijk toekomstige innovaties, zoals platooning en ITS, in Europees verband wil agenderen. De ervaring met de ecocombi's laat namelijk zien dat bepaalde lidstaten, zoals Duitsland en België, zeer huiverig zijn voor innovaties en dat zij barrières opwerpen ter bescherming van hun eigen nationale belangen. Is de Minister bereid om het belang van innovaties te agenderen en hier zelf een voortrekkersrol in te vervullen?

Herkent de Minister de zorgpunten van Transport en Logistiek Nederland (TLN), zoals geformuleerd in hun Position Paper ter voorbereiding van het Algemeen Overleg Transportraad van 4 maart 2015, inzake de verstekelingenproblematiek? Welke maatregelen zijn, dan wel worden, hiertoe genomen om het onderwerp in Europees verband op te pakken?

De leden van de VVD-fractie hebben in het kader van de gezamenlijke doelstellingen die de Europese Commissie nastreeft nog enkele vragen over allerlei nieuwe regelgeving van Europese lidstaten. Er zijn namelijk grote zorgen over een wildgroei die nu ontstaat aan nieuwe regels die veel extra lasten met zich meebrengt voor de Nederlandse transportsector. In plaats van het versterken van een interne Europese markt lijkt nu in allerlei lidstaten vooral de focus te liggen op bescherming van de eigen markt. Herkent de Minister deze tendens en is het niet tijd om voor een logistiek land als Nederland de versterking van de interne markt weer nadrukkelijk te agenderen? Is de Minister hiertoe bereid? Over de specifiek genomen maatregelen hebben deze leden de volgende vragen.

Duitsland heeft per 1 januari 2015 een wettelijk minimumloon van € 8,50 per uur geïntroduceerd, die van negatieve invloed zijn op de Nederlandse transportondernemers. Kan de Minister aangeven of deze nieuwe wetgeving voldoet aan de bepalingen uit het EU-verdrag vrije verkeer van goederen en diensten, Rome I en de EU-detacheringsrichtlijn? Zo niet, wat voor maatregelen gaat de Minister ten aanzien hiervan nemen? Vindt de Minister niet dat hiermee de Nederlandse transportsector nog meer wordt belast? En is de Minister bereid om met haar Duitse ambtsgenoten te zoeken naar een werkbare oplossing voor de Nederlandse transportsector?

Ook heeft Hongarije het Electronic Trade and Transport Control System (EKAER)-systeem geïntroduceerd om btw-fraude in de handel tussen Hongarije en de EU-lidstaten tegen te gaan. Dat betekent dat de Nederlandse transportsector zich ook moeten registreren in het EKAER-systeem. Welke extra lasten brengt dit met zich mee voor de Nederlandse ondernemers? Welke stappen zijn en worden er gezet om tot een oplossing te komen?

Al lange tijd wordt er gesproken over de verschillende nationale interpretatie van de Europese rij- en rusttijden regelgeving. Frankrijk en België hebben weer een nieuwe stap in dit verband gezet doordat zij sinds kort nieuwe regelgeving hebben ingevoerd die vrachtwagenchauffeurs verbiedt om tijdens de weekendpauze in hun eigen voertuig tijd door te brengen of te slapen. Deelt de Minister de mening dat het hoog tijd is om eindelijk een uniforme nationale interpretatie van de Europese rij- en rusttijdenverordening te agenderen en te realiseren in het kader van een gelijk Europees speelveld en versterking van de interne Europese markt? Zo ja, welke stappen worden er gezet om te voorkomen dat er de huidige

invulling van diverse lidstaten Nederlandse parkeerplaatsen dreigen te worden overspoeld door Oost-Europese truckchauffeurs?
Is de Minister bereid om het belang van de ondertekening van het e-protocol bij het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR-verdrag) onder de aandacht te brengen van haar ambtsgenoten, zodat de Nederlandse transportsector haar traditie in efficiency en effectiviteit in de logistieke sector kan voortzetten?
Ook de op 4 december 2011 EU verordening 1071/2009/EG, die de toegang tot het beroep van transportondernemer regelt, vraagt om uniformering in implementatie en uitwerking. Ook hier wordt gevreesd voor een oneerlijk speelveld door andere interpretatie nationaal. Klopt het dat Nederland voorop loopt in de ingangsdatum van het European Register of Road-transport Undertakings (ERRU) register? Zo ja, is er dan geen sprake van een nadelige positie voor de Nederlandse transportsector? Welke maatregelen gaat de Minister dan in nationaal en Europees verband nemen?

Investeringsplan van de Europese Commissie

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het investeringsplan van de Europese Commissie. De Commissie komt met een fonds voor investeringen van ruim 300 miljard euro, door 21 miljard euro van de begroting om te buigen en te gebruiken als garantie voor een vijftienvoud aan te genereren private investeringen. De EU-bijdrage wordt in mindering gebracht op onder andere onderzoeksgelden, maar ook de Faciliteit Europese Verbinding (CEF) of Trans-European Transport Networks (TEN-T) gelden ten bedrage van 3,3 miljard euro aan subsidies voor grensoverschrijdende transportcorridors, lijken hierdoor te verdwijnen of in omvang af te nemen. In dat kader hebben deze leden vragen over de Nederlandse inzet. In de brief van 26 februari 2015 lezen zij namelijk dat Nederland zowel positief is over het Europese investeringsplan en daarnaast de TEN-T gelden overeind wil houden. Naar het oordeel van de aan het woord zijnde leden bijt deze inzet elkaar. Deze leden vragen de Staatssecretaris daarom de inzet nader toe te lichten en in te gaan op de verhouding tussen Europese investeringsplan en TEN-T gelden.

De leden van de PvdA-fractie hechten in ieder geval zeer aan het beschikbaar blijven van TEN-T subsidies voor de aanleg van (Nederlandse) wegen en spoorwegen. Eerder heeft ook de Staatssecretaris aangegeven aanspraak te willen maken op deze TEN-T gelden, met name voor grensoverschrijdende infrastructuur. Wordt het verwerven van deze subsidies moeilijker als gevolg van het Europese investeringsplan, zo vragen deze leden de Staatssecretaris. Ook vragen de aan het woord zijnde leden of de garantstelling zoals die wordt voorgesteld met het Junckerfonds in Nederland bij een lage bancaire rente wel meerwaarde biedt.

De leden van de SP-fractie zien de voordelen van het Europees investeringsprogramma, maar vragen waarom de Nederlandse regering vooral inzet op de vergroening van scheepvaart. Welke afweging zit hier achter?

Overige

De leden van de VVD-fractie constateren dat op verzoek van de Europese Commissie het onderwerp «burgerluchtvaart over conflictgebieden» is geagendeerd voor de Transportraad van 13 maart. Wat zal daar concreet besproken worden, wat is de inzet van de Staatssecretaris en wat is de verwachte uitkomst, zo vragen deze leden?

De leden van de D66-fractie vragen of het klopt dat het afgezwakte voorstel van de Europese Raad over Roaming en netneutraliteit op 4 maart 2015 binnen de COREPER is besproken en dat het voorstel op 13 maart als hamerstuk bij de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie behandeld zal worden? Zo ja, wat is de reden dat er niet over het voorstel gestemd wordt?

De leden van de D66-fractie lezen dat op verzoek van de Europese Commissie de onderwerpen burgerluchtvaart over conflictgebieden en de energie-unie zijn geagendeerd. Kan de Staatssecretaris aangeven welke zaken hierbij naar verwachting worden besproken?

II Reactie van de bewindspersoon

Algemeen

De leden van de SP vragen of de Minister en Staatssecretaris persoonlijk aanwezig zullen zijn op de Transportraad van 13 maart.
Zowel de Minister als de Staatssecretaris zullen aanwezig zijn op de Transportraad op 13 maart.

De leden van de VVD fractie hebben vragen over Duitse Tol. De leden van de VVD vragen mij om de beoordeling van de Europese Commissie op de Duitse plannen en welke stappen ik tegen die plannen neem.
Er is nog geen officiële reactie van de Europese Commissie op het Duitse plan. Het Nieuwsblad Transport refereert aan een artikel in het Duitse blad Spiegel, waarin wordt ingegaan op een intern rapport van de juridische dienst van de Europese Commissie. Ik heb dit rapport niet gezien, maar begrijp uit de pers dat de Europese Commissie bezwaren heeft bij de compensatie van Duitse automobilisten en de kostprijs van het 10-dagen vignet. Eurocommissaris Bulc heeft aangegeven te wachten met een officiële reactie tot het Duitse parlement de wetsvoorstellen behandeld heeft. Die behandeling vindt nu plaats en ik volg dit nauwlettend. Zoals ik u eerder aangaf heb ik regelmatig contact met mijn Duitse collega over dit onderwerp en heb ik ook hierover gesprekken met Eurocommissaris Bulc en de andere betrokken lidstaten. De definitieve zienswijze van de Europese Commissie zal in belangrijke mate bepalend zijn voor mijn keuze over verdere stappen.

De VVD vraagt verder wat het Duitse wetsvoorstel gaat betekenen voor de Nederlandse automobilist en de Nederlandse transportsector en met welke kostenpost zij geconfronteerd worden.
In Duitsland is recent de financiële onderbouwing van het vignet bekend gemaakt. Duitsland schat in dat buitenlandse voertuigen netto ca. € 500 miljoen per jaar bijdragen door de koop van ca. 24 miljoen vignetten. De prijs van een jaarvignet is afhankelijk van voertuigkenmerken, maar ligt gemiddeld op € 74,01, voor benzinevoertuigen is dit € 58,86, voor dieselvoertuigen is dit € 108,37. Voor buitenlanders bestaat verder de mogelijkheid van een vignet voor twee maanden (€ 22), of voor 10 dagen (€ 10). De Nederlandse transportsector zal niet direct geraakt worden door het voorgenomen vignet, dat alleen een voorstel voor personenvoertuigen betreft. Wel zal de zogenaamde LKW-Maut (kilometerheffing) per 1 juli 2015 uitgebreid worden met 1.100 km bondsautowegen en zal per 1 oktober 2015 de LKW-Maut ook gelden voor lichtere vrachtwagens, vanaf 7,5 ton. Deze uitbreiding wordt vanaf 26 februari behandeld jl. in de Bondsdag. Per 2018 moet de LKW-Maut gelden voor het complete netwerk van bondsautowegen.

Tot slot vraagt de VVD over de laatste stand van zaken over Duitse tol bij andere modaliteiten.
Over het Duitse voornemen om tol te heffen op vaarwegen heb ik uw Kamer per brief van 6 februari 2015 geïnformeerd naar aanleiding van vragen van het VVD-leden Visser en De Boer. Op dit moment zijn hierover geen nieuwe feiten te melden.

Single European Sky

Patstelling Gibraltar

De VVD, SP, CDA en D»66 fracties hebben vragen gesteld over de patstelling die is ontstaan tussen het Verenigd Koninkrijk en Spanje over Gibraltar in relatie tot de invoering van SES2+ en de mogelijkheden voor doorbreking van deze patstelling.
Nederland is groot voorstander van één Europees luchtruim en steunt de Europese Commissie om de implementatie ervan te versnellen. Met het SES2+ pakket beoogt de Europese Commissie deze versnelling teweeg te brengen.

De VVD leden geven aan buitengewoon ontevreden te zijn dat er nu weer een jaar vertraging ontstaat bij de totstandkoming van voor de Europese luchtvaartsector broodnodige financiële en bestuurlijke hervormingen.
De VVD leden vragen of de Staatssecretaris deze opvatting deelt en bereid is om dit ook tijdens de Transportraad in te brengen.
Een oplossing voor de ontstane patstelling moet op het hoogst politieke niveau worden gevonden door het Verenigd Koninkrijk en Spanje zelf, al dan niet in overleg met de vigerend EU voorzitter. Het is onwenselijk dat Nederland zich in deze lastige bilaterale kwestie mengt. Het huidige Letse voorzitterschap heeft besloten deze discussie tussen de twee lidstaten te houden en niet de starten met de vervolgprocedure, namelijk de triloog met het Europees parlement, Raad en Europese Commissie, totdat deze patstelling is doorbroken. De Staatssecretaris heeft per brief van 3 maart 2015 (21 501-33 Nr. 532) aangegeven dat de algemene verwachting is dat op z'n vroegst na de parlementsverkiezingen in het Verenigd Koninkrijk (mei dit jaar) en Spanje (december dit jaar) ruimte zal ontstaan om de patstelling te doorbreken.

De huidige SES wetgeving is van toepassing op Gibraltar, maar de wetgeving heeft geen betekenis voor, of effect op, het dispuut tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk over het territorium van Gibraltar. De huidige tekst volstaat echter niet meer om politieke redenen. Het vaststellen van een verordening waarvan één luchthaven in de gehele Europese Unie wordt uitgezonderd lijkt niet aannemelijk. Dat is vanuit luchtvaartveiligheid bezien ongewenst. De Staatssecretaris zou ook graag zien dat er een oplossing komt voor Gibraltar.

De SP fractie vraagt of het noodzakelijk is dat deze patstelling doorbroken wordt alvorens vorderingen te maken met SES2+.
Het uitblijven van een besluit over SES2+ betekent absoluut niet dat de implementatie van één Europees luchtruim stil ligt. De bestaande SES2 regelgeving biedt voldoende basis om verdere stappen te zetten in het implementeren van één Europees luchtruim. U bent per brief van 3 maart geïnformeerd wat tot nu toe al bereikt is en waar momenteel stappen worden gezet.

EU voorzitterschap

Het heeft de leden van de CDA-fractie verbaasd dat de implementatie van één Europees luchtruim niet genoemd wordt in de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken en de fractie verneemt daarbij graag de achtergrond aangezien er een duidelijke motie van de Kamer ligt die SES prioriteit geeft. Daarnaast vragen de leden van de D66-fractie naar concrete implementatiestappen en de aanvullende vraag welke doelstellingen ten aanzien van SES worden gesteld in het kader van het EU voorzitterschap. De D66 fractie vraagt mij ook welke stappen ik ga zetten in aanloop naar het Nederlandse EU voorzitterschap.
De Nederlandse regering heeft in haar brief inzake de inzet van Nederland tijdens het EU voorzitterschap in 2016 de belangrijkste verbindende uitgangspunten toegelicht. De brief gaat niet op concrete dossiers in.

De Staatssecretaris heeft aangegeven uw prioriteit te delen en spant zich in om de besluitvorming over het SES2+ pakket verder te brengen. Indien de patstelling rond Gibraltar nog niet is opgelost biedt het voorzitterschap beperkte ruimte om SES2+ te agenderen. Daarnaast zullen in samenspraak met de Europese Commissie ook andere mogelijkheden worden verkend om de implementatie van één Europees luchtruim verder te brengen tijdens het Nederlands voorzitterschap.

Prestatiesturing

De leden van de CDA-fractie vragen naar de voortgang van de prestaties van één Europees luchtruim.
De Staatssecretaris deelt de positieve reactie van de CDA-fractie dat reeds gestart is met het prestatiemechanisme. Per brief van 3 maart jl. bent u geïnformeerd over de resultaten van de eerste referentieperiode. De brief blikt ook kort vooruit naar de tweede referentieperiode die de periode 2015 tot 2019 bestrijkt. Zoals aangegeven loopt het gesprek tussen de Europese Commissie en de lidstaten over de afronding van de zogenaamde prestatieplannen waarin lidstaten hun bijdrage aan het bereiken van de Europese doelstellingen neerleggen.

De leden van de D66-fractie vragen wat er gebeurt als de militaire dienstverleners een negatief effect zouden hebben op het behalen van de SES-doelstellingen.
Zoals u in uw vragen aangeeft is het wetgevend kader voor de implementatie van één Europees luchtruim niet van toepassing op militairen, het is een civiel kader waar de lidstaten zich aan hebben gecommitteerd. Dat maakt dat strikt genomen de afgesproken doelstellingen enkel gelden voor civiele luchtruimgebruikers.

Harmonisering tarieven

De leden van de SP-fractie vragen of een zekere harmonisering tussen de tarieven van luchtverkeersleiding binnen de EU wenselijk is.
Er is met betrekking tot de tarieven van Europese luchtverkeerdienstverlening al een zekere mate van harmonisatie. In de Europese verordening voor een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatie diensten is de basis gelegd voor kosten die in tarieven voor luchtverkeersdienstverlening mogen worden opgenomen. Verschil in tarief wordt veroorzaakt door de hoeveelheid verkeer en de kostenbasis, die onder andere wordt gevormd door inkomen, levenspeil, inflatie en pensioenpremies. Verdere harmonisatie van tarieven leidt tot verandering van de hoogte van tarieven. Indien van verdere harmonisatie sprake is, zal

rekening moeten worden gehouden met de concurrentiepositie van luchtvaartmaatschappijen. Binnen FABEC geldt overigens dat beperkt wordt omgevlogen vanwege de kosten. Gemiddeld vliegen toestellen slechts 10 km meer op een gemiddelde vluchtlengte van 522 km.

Tarieven Duitse luchtverkeersleiding

De leden van de CDA-fractie hebben aangegeven de aanpassing van de Duitse tarieven voor luchtverkeersleiding volstrekt onvoldoende te vinden.
Op 2 maart jl. heeft de Europese Commissie onder meer besloten dat Duitsland haar doelstelling voor kostenefficiëntie voor de tweede referentieperiode binnen vier maanden moet herzien. Concreet verwacht de Europese Commissie een verlaging van de kosten en tarieven van de *en-route* luchtverkeersdienstverlening.

Aanvullend vraagt de CDA-fractie wat de regering voornemens is te doen als de Duitse regering niet (of onvoldoende) aan de Nederlandse bezwaren tegemoet komt.
Aangezien pas in juli aanstaande formeel bekend is of Duitsland tegemoet is gekomen aan bezwaren van de Europese Commissie en Nederland, wordt er nu niet op die situatie vooruit gelopen.

SESAR deployment

De leden van de D66 fractie verzoeken om een appreciatie ten aanzien van SESAR in de brief van 3 maart jl., terwijl daarin ook wordt aangegeven dat de verordening effect heeft op zowel KLM en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), als op het *Maastricht Upper Area Control Centre* (MUAC) en Schiphol.
Zoals u weet is modernisering van het Europese *Air Traffic Management* nodig. Dit gebeurt op basis van het SESAR-project (*Single European Sky Air Traffic Management Research*). Partijen dienen technologische innovaties door te voldoen aan de SESAR verplichtingen om daarmee de prestaties in het luchtruim te verbeteren. SESAR is de technische pijler van SES en dus noodzakelijk om de SES doelstellingen te kunnen realiseren. Daarnaast ondersteunt SESAR het Nederlands beleid zoals beschreven in de Luchtruimvisie.

De leden van D66 vragen of de Staatssecretaris de gevolgen voor PCP voor de Nederlandse sector kan overzien? En zo ja, kan de Staatssecretaris de Kamer hierover specifiek informeren voorafgaand aan het uitkomen van de Roadmap Luchtruimvisie?
De gevolgen van het Pilot Common Project (PCP) zijn voor de Nederlandse sector op dit moment goed te overzien. Het PCP beslaat zes gebieden voor de modernisering van het ATM systeem, te weten planning van aankomende vluchten in naderingsgebieden voor drukke luchthavens, luchthavendoorstroming, flexibel gebruik van het luchtruimbeheer en gebruik van vrije routes, samenwerking gebaseerd beheer van het netwerk, initieel informatiebeheer voor het volledige ATM systeem en initiële uitwisseling van informatie over gehele vliegtrajecten. Operationele luchtvaartpartijen hebben via hun belangenorganisaties positief geadviseerd over het PCP. Voor Nederland zal dit *common project* vooral verbeteringen geven op de gebieden luchthavendoorstroming, flexibel gebruik van het luchtruimbeheer en gebruik van vrije routes. Een eerste analyse van de Nederlandse luchtvaartpartijen laat zien dat een groot deel van de PCP vereisten al worden ontwikkeld in Nederland als uitwerking van de luchtruimvisie.
In de roadmap Luchtruimvisie wordt nader ingegaan op de samenhang tussen de activiteiten die beschreven staan in de Beleidsagenda

Luchtruim van de Luchtruimvisie en de vereisten uit de PCP. Zoals reeds aangegeven per brief van 3 maart, nemen de Nederlandse luchtverkeersdienstverleners de verplichtingen uit de PCP verordening mee in de Roadmap Luchtruimvisie. De Staatssecretaris verwacht deze voor de zomer aan u te sturen.

De leden van D66 vragen de Staatssecretaris om de Kamer proactief te informeren aan welke projecten financiering wordt toegekend vanuit het Europese fonds *Connecting Europe Facility (CEF).*
Vanuit het CEF-budget worden projecten voor het Trans-European Network for Transport (TEN-T) gecofinancierd. Op 11 september 2014 is de eerste oproep voor projectvoorstellen geopend. De deadline van 26 februari 2015 is ondertussen verstreken. De Commissie zal tot in de zomer bezig zijn met het beoordelen van alle projectvoorstellen. De subsidiebeschikkingen volgen na verwachting kort na de zomer. Over het besluit van de Commissie zal ik de Tweede Kamer informeren.

Vierde Spoorpakket

De leden van de PvdA-fractie zijn onaangenaam verrast door het voorstel van het Letse voorzitterschap om het oude voorstel – van een Letse eurocommissaris – over het Vierde Spoorpakket weer op tafel te leggen. (....). Deze leden begrijpen in dat kader ook niet waarom de Staatssecretaris in haar brief van 26 februari 2015 spreekt over «compromisteksten» die het Letse voorzitterschap in januari jongstleden zou hebben gepresenteerd. Eerder heeft de Staatssecretaris – in antwoord op schriftelijke vragen van het lid Hoogland – namelijk gesteld dat het Letse voorstel van januari niet afwijkt (op het onderdeel directe gunning) van het oorspronkelijke commissievoorstel en tevens niet in lijn is met de Nederlandse inzet.
In het antwoord op de schriftelijke vragen van het lid Hoogland (Kamerstuk 2015Z01493) wordt gemeld dat de compromisteksten van het Lets voorzitterschap op het onderdeel van de introductie van verplichte aanbesteding niet afwijkt van het oorspronkelijk voorstel van de Europese Commissie (van de Estlandse commissaris Kallas).

Op 18 februari 2015 hebben de leden van de PvdA-fractie vernomen dat het Letse voorstel nog niet is besproken in de Raad. In de brief van 26 februari 2015 blijken de besprekingen hierover in de Raad wel gestart. De aan het woord zijnde leden vragen de regering naar het verloop van die eerste discussie in de Raad. Hoe groot acht de regering de kans dat een meerderheid van de landen het Letse voorstel steunt, zo vragen deze leden. Ook vragen deze leden naar de terugvalopties, mocht het Nederlandse standpunt niet op een meerderheid van de lidstaten kunnen rekenen.
Uit de eerste discussie in de Raad bleek dat een meerderheid van de lidstaten de compromisteksten van het Lets voorzitterschap als een basis ziet om de besprekingen te continueren. Een grote meerderheid van lidstaten wenst daarbij de voorstellen van het Lets voorzitterschap in de komende besprekingen nog wel op onderdelen te wijzigen. Nederland houdt vooralsnog vast aan de inzet zoals verwoord in de in de kabinetsbrief van november 2013 (Kamerstuk 33 546, Nr. 12).

Daarnaast vragen deze leden op welke wijze de regering contacten onderhoudt met het Europees parlement, dat juist via amendement de mogelijkheid tot directe gunning liet bestaan.

Nederland is zowel met de leden van het Europees parlement als met de Europese Commissie en de meest relevante lidstaten in contact om steun voor de Nederlandse inzet te verwerven. Zo heeft de Staatssecretaris onlangs nog een uitvoerig gesprek gehad met Eurocommissaris Bulc.

De leden van de PvdA-fractie hebben vernomen dat in het Letse voorstel geen eis van splitsing van vervoers- en infrataken meer is opgenomen. Het Duitse en Franse verzet is daarmee succesvol gebleken. De vraag rijst dan wel, in hoeverre de doelen van het voorstel (optimale marktwerking) nog behaald kunnen worden.
Net als in het oorspronkelijke voorstel van de Europese Commissie is er in het voorstel van het Lets Voorzitterschap ook geen eis van splitsing van vervoer- en infrastructuurtaken: bestaande holdingstructuren waar vervoerder en infrastructuurbeheerder zijn geïntegreerd kunnen blijven bestaan. Het doel van de voorstellen is kwaliteits- en efficiencyverbetering van het spoorsysteem in Europa. Of optimale marktwerking behaald kan worden is in deze beginfase van de onderhandelingen nog niet te zeggen.

Deelt de Staatssecretaris de mening dat nu dat doel ver weg is, het voorstel beter volledig van tafel kan worden gehaald. Om te voorkomen dat directe gunning onmogelijk wordt, vragen de leden van de PvdA-fractie de Staatssecretaris om in de Transportraad voor te stellen de marktpijler van het Vierde Spoorpakket aan te melden voor de zogenaamde refit-operatie van de commissie-Juncker. In de ogen van deze leden betreft het hier namelijk overbodige regelgeving, die de doelen van beter openbaar vervoer voor de reiziger niet dichterbij zullen brengen. «Better regulation», waar deze commissie voor zegt te staan, bestaat er naar het oordeel van deze leden namelijk ook uit overbodige regels af te schaffen dan wel niet in te voeren. Het nu voorliggende voorstel van het Letse voorzitterschap is daar een uitstekend voorbeeld van.
De onderhandelingen verkeren nog in een beginfase. Zoals bekend heeft Commissievoorzitter Juncker in zijn opdrachtbrief aan de nieuwe Transportcommissaris Bulc de opdracht opgenomen de onderhandelingen over het vierde spoorpakket af te ronden. De aanmelding van de marktpijler van dit pakket bij de refit-operatie is daarom weinig kansrijk.

Ten aanzien van de technische pijler van het Vierde Spoorpakket hechten de leden van de PvdA-fractie aan een snelle afronding. Interoperabiliteit en vereenvoudiging van toelating van materiaal is naar het oordeel van deze leden van groot belang. Daarom vragen deze leden wanneer de regering verwacht dat het traject van de technische pijler zal zijn afgerond.
De Staatssecretaris onderschrijft uw opstelling. Afronding van de onderhandelingen met het Europees parlement over de drie voorstellen van de technische pijler is prioriteit voor het Lets voorzitterschap. Deze inzet wordt dezerzijds van harte gesteund en is ook door kenbaar gemaakt in een gezamenlijke brief van de Benelux en Frankrijk en Duitsland aan het Lets voorzitterschap. Het Lets voorzitterschap zet in op afronding van de onderhandelingen over de technische pijler tijdens het Lets voorzitterschap. Op dit moment is nog onduidelijk of deze ambitie zal slagen.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat in de brief van 28 januari 2015 over het Nederlands voorzitterschap het Vierde Spoorpakket niet aan de orde wordt gesteld. Dit bevreemdt de leden omdat dit onderwerp grote invloed heeft op de Nederlandse spoormarkt, en omdat juist het spoor een belangrijke bijdrage kan leveren aan de milieudoelstelling van de Europese Commissie, waar in de brief wel veel aandacht voor is. Deze

leden vragen de Staatssecretaris daarom ook te motiveren waarom het Vierde Spoorpakket niet genoemd wordt.
De brief inzake de inhoudelijke voorbereidingen EU-voorzitterschap behandelt op hoofdlijnen de inzet van Nederland tijdens het EU voorzitterschap waarbij de belangrijkste verbindende uitgangspunten zijn uitgewerkt. In deze brief wordt niet ingegaan op de concrete dossiers.

In aanvulling op de vraag over de aanmelding van het Vierde Spoorpakket voor de refit-operatie vragen de leden naar de mogelijkheden die het Nederlandse voorzitterschap biedt om dit pakket alsnog van tafel te krijgen. Het verhinderen van het verplicht aanbesteden past naar het oordeel van de leden van de PvdA-fractie immers uitstekend bij de prioriteit van het Nederlandse voorzitterschap, te weten: «Een Unie die zich richt op hoofdzaken en die waarde toevoegt aan wat lidstaten zelf kunnen en moeten doen».
Zoals eerder met u gedeeld is er intensief contact met andere lidstaten en de Europese Commissie. Anders gezegd ligt de focus op de lopende besprekingen om zo de Nederlandse belangen al in de aanloop naar het Nederlands EU voorzitterschap veilig te stellen.

De leden van de SP-fractie constateren dat Duitsland en Frankrijk hun spoorbedrijf niet verplicht hoeven op te knippen en vragen of hiermee nu de blokkade vanuit Brussel om de NS en ProRail weer samen te voegen tot één spoorbedrijf komt te vervallen.
De onderhandelingen over de marktpijler van het vierde spoorpakket bevinden zich nog in de beginfase. Besluitvorming is voorlopig nog niet aan de orde. Ook de bestaande Europese regelgeving voorziet in regels over de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder.

Verder vinden deze leden het van groot belang dat het onderhands gunnen van het hoofdrailnet mogelijk blijft. Wat zijn de kansen dat Nederland hiervoor de handen op elkaar krijgt in Brussel vragen de leden. Liggen hier nog kansen als Nederland volgend jaar het EU-voorzitterschap bekleed, zo vragen deze leden, aangezien in de brief over het voorzitterschap hier niets over terug te vinden is.
De Staatssecretaris onderschrijft uw opstelling hier om onderhands gunnen van het hoofdrailnet mogelijk te houden. Deze opstelling is ook verwoord in de kabinetsbrief van november 2013. De onderhandelingen over de marktpijler van het vierde spoorpakket bevinden zich nog in de beginfase. Mijn inzet in deze onderhandelingen is bekend en is overeenkomstig genoemde kabinetsbrief. Daartoe behoort het behoud van de mogelijkheid voor lidstaten om vervoerconcessies onderhands te gunnen. Er is intensief contact met andere lidstaten en de Europese Commissie waarbij de focus ligt op de lopende besprekingen om zo de Nederlandse belangen al in de aanloop op het Nederlands EU voorzitterschap veilig te stellen.

De leden van de CDA-fractie lezen dat Nederland wel de doelstellingen van de Europese Commissie onderschrijft om tot een efficiënt en kwalitatief beter spoorsysteem in Europa te komen, maar dat de voorgestelde wijze van marktopening afgewezen wordt. In verband daarmee vragen deze leden of angst voor (buitenlandse) concurrentie daarbij een rol heeft gespeeld. Ook vernemen zij graag hoe de Staatssecretaris de concurrentie door NS (of haar dochterbedrijven) in het buitenland in dat licht beoordeelt.
De doelstellingen van de Europese Commissie komen overeen met de recent uitgebrachte Lange Termijn Spooragenda (LTSa). In de LTSa heb ik

aangegeven dat ik via sterkere sturing en regie van de onderhands gegunde vervoerconcessie de kwaliteit van het Nederlandse spoorsysteem wil verbeteren.
Het is aan de NS of haar dochterbedrijven om te bezien of ze willen meedingen naar vervoerconcessies die in het buitenland openbaar worden aanbesteed. In de LTSa heb ik gesteld dat binnen de Nota Deelnemingenbeleid NS ruimte behoudt om naast reizigersvervoer in Nederland (hieraan gerelateerde) commerciële activiteiten te ontplooien, zoals reizigersvervoer in het buitenland.

De leden van de CDA-fractie betwijfelen of de doelstellingen van de Commissie ook bereikt zouden kunnen worden via scherpere sturing en regie. Graag vernemen zij de visie van de Staatssecretaris daarop. Immers, zolang er geen effectief handhavingsysteem is, is «scherpe sturing» niet mogelijk.
Zoals in de Lange Termijn Spooragenda uiteen gezet, is de opzet om via scherpere sturing en regie de kwaliteit van het spoorvervoer verbeteren. Daartoe zijn in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet prestatie-eisen opgenomen, is er programmasturing geïntroduceerd en grotere transparantie en ook een zogenaamde midterm review die de prestaties van de vervoerder halverwege moet evalueren.

Met de introductie van de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet is invulling gegeven aan een belangrijk deel van de nieuwe sturingsprincipes volgend uit de LTSa2. Zo is er de mogelijkheid gecreëerd om actief/scherp te sturen op de gewenste prestatieverbetering die noodzakelijk wordt geacht voor de gehele spoorsector. De sturingsinstrumenten uit deze nieuwe concessie zijn: de verregaande informatie- en overlegplicht (transparantie), de direct opeisbare geldsom (en de ophoging daarvan), een last onder dwangsom of bestuursdwang, de mogelijkheid om «midterm» een sanctie of beloning op te leggen en de mogelijkheid om te sturen op verbeterprogramma's. Daarnaast is er de mogelijkheid (conform artikel 43 uit de Wet Personenvervoer 2000) om de concessie geheel of gedeeltelijk in te trekken.

De leden van de D66-fractie lezen dat het Letse voorzitterschap een aantal compromisteksten voor de marktpijler op het vierde spoorpakket heeft voorgesteld. Om welke punten gaat het hier, wat is de Nederlandse positie en wat is de invloed van deze compromisteksten op de oorspronkelijke doelstellingen van het vierde spoorpakket, zoals een level playing field? Kan de Staatssecretaris aangeven welke plek zij voorziet voor het vierde spoorwegpakket bij het Nederlandse voorzitterschap.
Een van de belangrijkste punten van de Letse compromisteksten, zoals ook gemeld in de beantwoording van de schriftelijke vragen van het lid Hoogland, is het vasthouden aan de introductie van verplichte aanbesteding van vervoerconcessies. De Nederlandse inzet blijft in deze beginfase conform de kabinetsbrief van november 2013. In deze kabinetsbrief is behoud van het Europees level playing field onderdeel van de Nederlandse inzet.
Het vierde spoorpakket zal mogelijk deel uitmaken van de lopende Brusselse agenda waar Nederland als EU-voorzitter mee te maken krijgt.

Wegtransport

De leden van de VVD hebben vragen over LZV's. Kan er worden aangegeven op welke wijze de samenwerking nu wordt vormgegeven, op welk niveau en welke stappen er worden gezet om deze te intensiveren? Welke concrete doelstellingen zijn hiervoor

opgesteld, welk tijdpad en op welke wijze wordt de Kamer over de voortgang hiervan geïnformeerd?
Handhaving van de wegvervoerregelgeving is per lidstaat zeer verschillend. Er wordt steeds meer samenwerking gezocht binnen Europa via de ECR (Euro Controle Route).

De ECR is opgericht in 1999 en komt voort uit de Benelux samenwerking inzake het wegvervoer. De Ministers van de Benelux landen en Frankrijk legden de fundamenten voor de huidige ECR, welke is uitgegroeid tot een organisatie waarbij op dit moment 14 leden en 3 aspirant leden zijn aangesloten. Ze werken nauw samen met TISPOL (Samenwerkingsverband van Europese verkeerspolitiediensten). De ECR heeft als basis een administratieve overeenkomst waarin de bevoegde Ministers uit de betrokken lidstaten instemmen met internationale samenwerking van de betrokken handhavingsdiensten.

De ECR is een samenwerkingsverband van de handhavingorganisaties van de ECR leden, zonder politieke verantwoordelijkheid. Op initiatief van Duitsland wordt nu bezien of deze samenwerking kan worden uitgebreid tot ook meer beleidsmatige aspecten. Een nieuwe ECR zou bijvoorbeeld een EGTS (Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking) kunnen zijn. Dit is een rechtsvorm gebaseerd op EU-regelgeving.

Ook Nederland zet zich actief in om harmonisatie van handhaving van het wegvervoer binnen Europa verder te brengen. Het wegvervoer in Nederland is internationaal georiënteerd en Nederland heeft belang bij het evenwichtig en geleidelijk openstellen van de Europese wegvervoermarkt. Een uniforme handhaving van voorschriften binnen de EU is van groot belang voor het bereiken van een level playing field. Uniform (professioneel) toezicht en handhaving met oog voor efficiency en effectiviteit zijn daarbij van groot belang en dragen bij aan een grotere verkeersveiligheid, een gezondere wegvervoermarkt en betere arbeidsomstandigheden.

De leden van de VVD vragen wanneer er meer duidelijkheid over de uitkomsten van de gesprekken met de Duitse deelstaten over de inzet van ecocombi's komt.
Op 12 maart 2015 vindt ambtelijk overleg plaats met Duitsland waarbij de tussenresultaten van de monitoringsonderzoeken van het proefproject met langere vrachtwagens in een aantal Duitse deelstaten worden gepresenteerd. Mogelijk kan dit aanleiding zijn om met een aantal Duitse deelstaten in overleg te treden om de mogelijkheden van grensoverschrijdend vervoer met langere vrachtwagens opnieuw te gaan verkennen. In dit verband is van belang aan te geven dat het Duitse proefproject van bescheiden omvang is, het gaat hierbij om 111 langere vrachtwagens met een maximaal toelaatbare massa van 40 ton. In Nederland rijden meer dan 1.000 Langere en Zwaardere Vrachtwagencombinaties (LZV's) en zijn deze tot 60 ton toegelaten.

De leden van de VVD vragen ook of de Minister bereid is om het belang van innovaties in Europees verband te agenderen en hier zelf een voortrekkersrol in te vervullen.
Ja, ik ben bereid het belang van innovaties in Europees verband te agenderen en hierin een voortrekkersrol te vervullen. Hierbij gaat het om innovaties op het gebied van ITS en de zelfrijdende auto, waarover ik uw kamer heb geïnformeerd in mijn brief van 23 januari j.l.(over het testen met zelfrijdende voertuigen) en mijn brief van 4 november 2013 waarin ik u de Routekaart Beter Geïnformeerd op Weg heb aangeboden, met daarin de ontwikkelingen op het gebied van ITS. Het programma Connecting

Mobility is hiervoor ook internationaal actief. Ik wil me sterk maken voor de interoperabiliteit van de ITS diensten in Europa.

Zoals u weet ben ik nu al zeer actief op het gebied van de innovatieve mobiliteit. We werken internationaal samen met Duitsland en Oostenrijk aan de coöperatieve ITS-corridor en ook in Brussel zet Nederland innovaties actief op de kaart.

De leden van de VVD vragen of de Minister de zorgpunten van Transport en Logistiek Nederland (TLN) over de verstekelingen-problematiek herkent. Welke maatregelen zijn, dan wel worden, hiertoe genomen om het onderwerp in Europees verband op te pakken?
De zorgpunten van de Transport en Logistiek Nederland (TLN) zijn bekend. Naar aanleiding van de brief van Transport en Logistiek Nederland (TLN) van 8 december waarin zij aandacht vragen voor de verstekelingenproblematiek en de gevolgen hiervan voor de transportsector heeft de voormalig Staatssecretaris van VenJ op 15 december een gesprek gevoerd met de voorzitter van TLN. In dit overleg zijn nadere afspraken gemaakt om de problematiek gezamenlijk aan te pakken. Verder is afgesproken dat Nederland de verstekelingenproblematiek in de geëigende Europese gremia onder de aandacht brengt. De problematiek wordt door KMar in Europol project EMPACT illegale immigratie onder de aandacht gebracht van de andere lidstaten. Verder heeft de voormalig Staatssecretaris van VenJ deze problematiek o.a. ook besproken met zijn Franse collega.

De leden van de VVD-fractie hebben vragen over nieuwe regelgeving van Europese lidstaten. Herkent de Minister de tendens dat de focus lijkt te liggen op bescherming van de eigen markt in plaats van het versterken van een Europese markt? Is het niet tijd om voor een logistiek land als Nederland de versterking van de interne markt weer nadrukkelijk te agenderen? Is de Minister hiertoe bereid? Over de specifiek genomen maatregelen hebben deze leden de volgende vragen. Duitsland heeft per 1 januari 2015 een wettelijk minimumloon van € 8,50 per uur geïntroduceerd, die van negatieve invloed zijn op de Nederlandse transportondernemers. Kan de Minister aangeven of deze nieuwe wetgeving voldoet aan de bepalingen uit het EU-verdrag vrije verkeer van goederen en diensten, Rome I en de EU-detacheringsrichtlijn? Zo niet, wat voor maatregelen gaat de Minister ten aanzien hiervan nemen? Vindt de Minister niet dat hiermee de Nederlandse transportsector nog meer wordt belast? En is de Minister bereid om met haar Duitse ambtsgenoten te zoeken naar een werkbare oplossing voor de Nederlandse transportsector?
Nederland hecht veel waarde aan de mogelijkheden voor de lidstaten om sociale dumping te bestrijden, maar de werking van de interne markt en het level playing field mag hierdoor niet worden aangetast.

Wat betreft de invoering van het minimumloon in Duitsland: de Europese Commissie heeft vragen gesteld aan de Duitse overheid met betrekking tot de invoering van het minimumloon in Duitsland, met name voor wat betreft de toepasselijkheid op internationaal vervoer. In verband hiermee heeft de Duitse overheid de toepassing van de wetgeving op transitvervoer opgeschort. Samen met mijn collega's van SZW, EZ en Financiën volg ik deze ontwikkelingen op de voet. De komende periode wordt duidelijk hoe de Duitse wetgeving uitpakt voor het dienstenverkeer tussen Nederland en Duitsland. De administratieve lastendruk is daarbij voor mij een belangrijk aandachtspunt. Uiteindelijk is het aan de Europese Commissie en het Europese Hof om te beoordelen of de regelgeving

rondom het Duitse minimumloon in overeenstemming is met de Europese wet- en regelgeving.

De leden van de VVD vragen welke extra lasten de registratie in het EKAER-systeem met zich mee brengt voor de Nederlandse ondernemers. Welke stappen zijn en worden er gezet om tot een oplossing te komen?
De invoering van het EKAER-systeem in Hongarije is mij bekend. Vanuit de sector heb ik nog geen signalen gekregen dat dit tot problemen zou leiden.

De leden van de VVD vragen of de Minister de mening deelt dat het hoog tijd is om eindelijk een uniforme nationale interpretatie van de Europese rij- en rusttijdenverordening te agenderen en te realiseren in het kader van een gelijk Europees speelveld en versterking van de interne Europese markt?
Ik deel de mening dat een uniforme nationale interpretatie van de Europese rij- en rusttijdenverordening gerealiseerd dient te worden om een gelijk Europees speelveld en versterking van de interne Europese markt te verkrijgen. Hierover wordt voortdurend overleg gevoerd binnen de EU samen met de Europese Commissie.

De leden van de VVD vragen welke stappen er gezet worden om te voorkomen dat er door de huidige invulling van diverse lidstaten Nederlandse parkeerplaatsen dreigen te worden overspoeld door Oost-Europese chauffeurs?
Er zijn aanwijzingen dat meer Oost-Europese chauffeurs hun lange rusttijd in de grensstreken doorbrengen als gevolg van de aanscherping van de regels in België. Daarom is mijn Inspectie van Leefomgeving en Transport in overleg getreden met de Belgische handhavingsautoriteit over de handhaving van de betreffende regels.
Daarnaast vind ik het belangrijk dat truckchauffeurs op een veilige parking met voldoende faciliteiten de rust kunnen genieten. Teneinde te voorzien in de toenemende behoefte aan truckparkeerplaatsen is er op initiatief van de provincie Limburg op 26 februari jl door regionale overheden, brancheorganisaties en Rijkswaterstaat een intentieverklaring getekend om het aantal truckparkings op het onderliggend wegennet uit te breiden.

De leden van de VVD vragen of de Minister bereid is om het belang van de ondertekening van het e-protocol bij het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR-verdrag) onder de aandacht te brengen van haar ambtsgenoten, zodat de Nederlandse transportsector haar traditie in efficiency en effectiviteit in de logistieke sector kan voortzetten?
Met betrekking tot het e-protocol is het belangrijk om aan te geven dat op dit moment enkel de volgende landen lid zijn van het e-protocol: Nederland, Bulgarije, Denemarken, Letland, Letland, Litouwen, Slowakije, Spanje, Tsjechië en Zwitserland. Een aantal landen (België, Finland, Noorwegen en Zweden) heeft het protocol wel ondertekend, maar nog niet geratificeerd.

Doordat veel EU lidstaten (nog) niet zijn aangesloten bij het e-protocol of dit nog niet geratificeerd hebben, is de digitale vrachtbrief nog maar beperkt bruikbaar bij grensoverschrijdend vervoer. Nederland heeft het Benelux secretariaat recentelijk verzocht de mogelijkheden na te gaan van een Benelux beschikking voor de digitale vrachtbrief, zodat Nederlandse vervoerders de digitale vrachtbrief ook kunnen gebruiken naar België en Luxemburg. Voorts is het Benelux secretariaat verzocht na te gaan of er

mogelijkheden zijn met de Duitse deelstaat Noordrijn Westfalen in gesprek te gaan over het gebruik van de digitale vrachtbrief.

Tenslotte kan ik u meedelen dat Nederland dit dossier actief bij de Europese Commissie zal aankaarten, gelet op de enorme besparingen die met een digitale vrachtbrief gerealiseerd worden ten opzichte van de papieren vrachtbrief. Ik vind het van groot belang dat alle EU landen op termijn gebruik kunnen maken van het e-protocol.

De leden van de VVD vragen of het klopt dat Nederland voorop loopt in de ingangsdatum van het European Register of Roadtransport Undertakings (ERRU) register? Zo ja, is er dan geen sprake van een nadelige positie voor de Nederlandse transportsector? Welke maatregelen gaat de Minister dan in nationaal en Europees verband nemen?
Nederland was een van de eerste lidstaten die technisch in staat was gegevens uit te wisselen met andere lidstaten in het kader van ERRU. In de praktijk worden echter nog maar zeer beperkt gegevens uitgewisseld tussen de lidstaten. Gezien de vertragingen in de andere lidstaten, heb ik besloten om de toetsing van betrouwbaarheid in het kader van ERRU voorlopig uit te stellen, waarbij de voortgang in de andere voor Nederland belangrijke omliggende lidstaten continu en nauwlettend wordt gevolgd. Dit om te voorkomen dat het level playing field in Europa gevaar loopt.

Investeringsplan van de Europese Commissie

De leden van de PvdA en SP hebben vragen over de Nederlandse inzet op dit punt. Deze leden van de PvdA vragen de Staatssecretaris de inzet nader toe te lichten en in te gaan op de verhouding tussen Europese investeringsplan en TEN-T gelden.
Zoals in het BNC-fiche over het Europees Fonds voor Structurele Investeringen EFSI (Kamerstuk 22 112, nr. 1941) is beschreven, had het de Nederlandse voorkeur om de dekking van 3,3 mld euro uit het CEF te laten plaatshebben vanuit de CEF-post van 3,3 mld voor «financiële instrumenten».

Het Commissievoorstel was om de 3,3 mld euro in mindering te brengen op het «subsidie-deel» van het CEF. Veel lidstaten delen de Nederlandse voorkeur om het «financiële instrumenten» deel van CEF in te zetten. Er bleek echter geen gekwalificeerde meerderheid voor dit voorstel. Om het besluitvormingsproces omtrent het EFSI te bespoedigen hebben de lidstaten tijdens de Ecofinraad van 10 maart toch ingestemd met het Commissievoorstel op dit punt.

De leden van de PvdA vragen of het verwerven van TEN-T subsidies moeilijker wordt als gevolg van het Europese investeringsplan.
Van de oorspronkelijke 26 mld euro voor transportinfrastructuur wordt 2,7 mld euro overgeheveld naar het EU Garantiefonds voor het EFSI. Voor infrastructuur in PPS-constructies (wegen, sluizen) en private investeringen in infrastructuur (terminals, voorzieningen voor alternatieve brandstoffen) zullen de mogelijkheden met de komst van het EFSI ruimer worden. Een substantieel deel van de 315 mld aan verwachte investeringen vanuit het EFSI zal ten goede komen aan transportinfrastructuurprojecten.

Ook vragen de PvdA leden of de garantstelling zoals die wordt voorgesteld met het Junckerfonds in Nederland bij een lage bancaire rente wel meerwaarde biedt.

In het Junckerfonds zullen naar verwachting alle bestaande instrumenten van de Europese Investeringsbank (EIB) worden ingezet, maar met een hoger risicoprofiel. Het gaat om potentiële investeringen die onder de bestaande condities vanwege bijvoorbeeld een innovatief karakter te veel onzekerheid of te lange terugverdientijden hebben, of elk voor zich te weinig kans maken op de kapitaalmarkt. Met het EFSI dat zich specifiek richt op investeringen met genoemd profiel zullen de mogelijkheden in het bijzonder voor private partijen beslist toenemen.

De leden van de SP-fractie vragen waarom de Nederlandse regering vooral inzet op de vergroening van scheepvaart. Welke afweging zit hier achter?
Bij de Kabinetsreactie op het Investeringsplan voor Europa (Kamerstuk 21 501-07, nr. 1202) is een nationale inventarisatie gevoegd met investeringen waarbij het EFSI een rol zou kunnen spelen. Nederland ziet op dat gebied kansen ondermeer bij de toepassing van ITS, de aanleg van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de vergroening van de scheepvaart.

Overige

De leden van de VVD en D66 vragen over het onderwerp «burgerluchtvaart over conflictgebieden» wat daar concreet besproken zal worden, wat de inzet van de Staatssecretaris is en wat de verwachte uitkomst zal zijn. Naar verwachting zal de Europese Commissie onder het punt burgerluchtvaart over conflictgebieden de Lidstaten informeren over haar voornemen om gezamenlijke risico-analyses over de veiligheid in het luchtruim boven conflictgebieden te gaan ondersteunen. Hierdoor zouden de risico's beter kunnen worden ingeschat en kunnen de EASA safety bulletins op dit terrein worden verbeterd/aangescherpt. Deze EASA safety bulletins zijn niet verplichtend, maar enkel adviserend. Hiermee worden oa luchtvaartmaatschappijen gefaciliteerd die niet in staat zijn om zelf op correct wijze risico-analyses uit te voeren. De Europese Commissie roept lidstaten op om hun civiele en militaire risico-analyses op dit terrein te delen.
De Staatssecretaris zal initiatieven die aanvullend zijn op de ICAO internationale database ondersteunen zoals dit initiatief van de EU. De Staatssecretaris maakt hierbij wel de kanttekening dat voor het maken van een adequate risico-analyse mbt de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden wel de juiste security expertise georganiseerd zal moeten worden door EASA.

De leden van D66 vragen of het klopt dat het afgezwakte voorstel van de Europese Raad over Roaming en netneutraliteit op 4 maart 2015 binnen COREPER is besproken en dat het voorstel op 13 maart als hamerstuk bij de Raad vervoer, Telecommunicatie en Energie behandeld zal worden. Zo ja, wat is de reden dat er niet over gestemd wordt?
Dit voorstel is niet als hamerstuk geagendeerd in de Transportraad van 13 maart. Dit voorstel is inderdaad besproken in Coreper. Daar is besloten om mandaat te geven om de triloog met het Europees parlement te beginnen. Na succesvolle afronding van de triloog zal er over het eindresultaat gestemd worden door een Raad, alsmede door het Europees parlement. De Minister van Economische Zaken is beleidsverantwoordelijk en zal donderdag aanstaande met uw Kamer spreken over telecombeleid.

De leden van D66 vragen tenslotte of de Staatssecretaris kan aangeven wat onder het punt energie-unie zal worden besproken.

Naar verwachting zal de Europese Commissie ingaan op de recent verschenen mededeling COM (2015) 80, 81 en 82 over de energie-unie. De annex van deze mededeling beslaat een aantal passages over transport. Dit punt is informerend en er is geen besluitvorming voorzien.